BIJLAGE bij brief aan Tweede Kamer: Reactie op rapport SWOV 'Opschakelen naar meer verkeersveiligheid'.

Maatregel	Kansen voor uitvoering.
1. Andere strategie vervoerswijze keuze / Anders betalen voor mobiliteit	Het beïnvloeden van vervoerskeuzes door prijsbeleid zal onder het huidige kabinet niet plaatsvinden. Dat is vastgelegd in het kabinetsakkoord. Bovendien zal het al of niet voeren van prijsbeleid in een bredere context moeten worden bezien, waarvan verkeersveiligheid één van de facetten is. Er zijn mogelijkheden om verkeersveiligheid mee te nemen in een bredere aanpak in het kader van verbetering van de bereikbaarheid. Voorbeeld daarvan zijn de programma's Beter Benutten (2011) en Beter Benutten Vervolg (2014), waar rijk, regio en bedrijfsleven samenwerken aan het beter benutten van de infrastructuur om de bereikbaarheid te verbeteren in de (drukste) regio's. Op basis van een brede probleemanalyse worden maatregelen ontworpen waarbij het gedrag van de gebruiker centraal staat. Deze slimme oplossingen hebben vaak ook effect op andere opgaven, zoals verkeersveiligheid. Een voorbeeld van samenloop van deze doelen is een project in de regio Twente, waar verbetering van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming op de A1/A35 samengaan.
2.Veilige(r) fietsinfrastructuur	Samen met 7 burgemeesters en 1 Commissaris van de Koning trek ik op om gemeenten aan te sporen een 'Lokale aanpak Veilig Fietsen' op te stellen. Meer dan 66% van de gemeenten heeft inmiddels een aanpak of werkt hier aan. De doorwerking heeft tijd nodig. Verder wordt er steeds meer gefietst en blijven we ook op latere leeftijd fietsen. Dit moeten we zo veilig mogelijk kunnen blijven doen. Daarom worden nu knelpunten geïnventariseerd die lokale overheden ondervinden als het gaat om drukte op het fietspad. Voor de zomer zal ik Uw Kamer informeren over deze inventarisatie.
3.Veiliger inrichten 30- en 50- km/uur wegen.	Er zijn richtlijnen beschikbaar van de CROW waarin beschreven is aan welke eisen wegen moeten voldoen uit oogpunt van verkeersveiligheid. Gemeenten geven aan dat de middelen beperkt zijn en dus keuzes moeten worden gemaakt. Provincies hebben een regierol en verdelen de BDU middelen over gemeenten. Echter zal vanwege bezuinigingen bij het Openbaar Vervoer en de nieuwe BDU indexering steeds meer geld vanuit het BDU naar het openbaar vervoer moeten gaan, en zal er daarom minder geld zijn om middelen over gemeenten te verdelen.
4.Veiliger inrichten 60- en 80 km/uur-wegen	Het Rijk, provincies en de waterschappen zijn beheerder van 60 en 80 –wegen. Provincies willen middels een pro actieve methodiek, die prestaties op risico's meet, de meest risicovolle punten in kaart brengen. De vorming van deze risico's gaat breder dan enkel

	infrastructuur. Ook gedrag, omgeving en voertuig worden beschouwd. Oplossingsrichtingen liggen volgens provincies dan ook niet eenzijdig in de aanpassing van de infrastructuur. Provincies zijn van mening dat hier nog maar weinig winst te behalen valt, maar er juist kansen liggen met het betrekken van gedragingen.
5.Geloofwaardige(r) snelheidslimieten	Dit heeft de aandacht van alle wegbeheerders. Voor regionale en lokale wegbeheerders is er samenhang samen met 3 en 4.
6.Dynamische snelheidslimieten	Dit wordt al toegepast op rijkswegen. Voor andere wegbeheerders is het maar beperkt mogelijk.
7.Alcoholslot voor specifieke groepen	De toepassing alcoholslot is door de uitspraak d.d. 4 maart jl. van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State niet meer mogelijk. Zoals toegezegd tijdens het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid van 28 mei 2015, zal de Kamer voor het kerstreces worden geïnformeerd over de toekomst van het alcoholslotprogramma.
8.Informerende snelheidsassistent (ISA)	Toepassing ISA in voertuigen wordt gestimuleerd door EuroNCap. Daarmee scoort een voertuig hoger op veiligheid. Er is internationaal geen voornemen tot Europese verplichtstelling van ISA. Wel beschikken de meeste navigatiesystemen al over een informerende ISA. Het gaat er dus vooral om hoe je ervoor zorgt dat mensen ISA ook gaan gebruiken, en dan met name mensen die geneigd zijn te hard te rijden. Verzekeraars werken momenteel aan het monitoren van rijgedrag in ruil voor premiekorting. Snelheid is hier een belangrijk onderdeel van.
9.Openbare verlichting	Deze aanbeveling ziet op wegen buiten de bebouwde kom. Deze zijn eigendom van de decentrale wegbeheerder, die zelf een afweging maakt over gebruik van openbare verlichting, waarbij verkeersveiligheid één van de aspecten is. De adviezen over dynamische verlichting zijn bekend bij deze wegbeheerders.
10.Betere zichtbaarheid fietsers	Fietsverlichting wordt gestimuleerd door campagnes van maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en politie (voorbeeld ANWB campagne, keurmerk fietsverlichting door RAI vereniging). Ik ondersteun deze campagnes met onderzoek en campagnemateriaal.
11. Antiblokkeer-systeem voor motoren.	Deze maatregel wordt al ingevoerd. Onder de nieuwe Europese regels moet elke ´zwaardere´ motor (boven de 125 cc) vanaf 2015 over een antiblokkeersysteem (ABS) beschikken. Lichtere motorvoertuigen (onder de 125 cc), waaronder scooters, kunnen uitgerust zijn met ABS of een gecombineerd remsysteem. Aan het einde van 2019 moet de

	Commissie een kosteneffectiviteitanalyse maken met aanbevelingen of de regels herzien moeten worden en beslissen of ABS ook verplicht moet worden voor kleinere motorvoertuigen. Het is praktisch niet mogelijk om het ABS systeem aa, te brengen op bestaande voertuigen.
12.Autonoom noodstopsysteem in voertuigen.	Nieuwe vrachtauto's moeten sinds november 2013 een geavanceerd noodremsysteem hebben, dat een kop-staartbotsing kan voorkomen. De komende jaren wordt het systeem gefaseerd verplicht voor de meeste bussen en vrachtauto's. Het systeem bestaat ook voor personenauto's (onder namen als City Safety System, driving assistent, advanced precrash safety system etc) en is zelfs in 2012 al door ANWB getest. Er geldt echter geen verplichting.
13.Progressieve boetes	Het pleidooi voor een progressief systeem ondersteunt de huidige strafrechtelijke aanpak van zwaardere verkeersovertredingen dat immers een progressief systeem kent. Hiermee wordt deze maatregel dus al uitgevoerd. Zo geldt een progressief systeem voor onder andere het rijden onder invloed van alcohol, ernstige verkeersdelicten zoals hoge snelheid en bumperkleven en de aanpak van veelplegers in het verkeer (per 1 januari 2015). Het OM hanteert hiervoor specifieke recidiveregelingen. Indien dergelijke verkeersovertredingen vaker worden begaan kan het OM zwaardere sancties opleggen, zoals het innemen van het rijbewijs. Overtredingen binnen de Wet Mulder kennen geen progressief systeem. Tijdens het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid heeft de minister van Veiligheid en Justitie toegezegd het huidige boetestelsel te bezien waarbij binnen de huidige kaders naar de mogelijkheid van een progressief boetestelsel wordt gekeken. Uw Kamer wordt hierover voor het kerstreces geïnformeerd.
14.Verdubbeling van handhaving op alcohol	Bij de inzet op handhaving moet gelet worden op de verhouding tussen inspanning en resultaat. Zonder meer verdubbelen van de handhaving is niet de oplossing, belangrijker is de handhaving zo effectief mogelijk te laten zijn. De politie handhaaft daarom nadrukkelijk informatie gestuurd. Dit houdt in dat de politie in opdracht van de lokale driehoek handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden zo groot mogelijk is.
15.Verdubbeling van snelheidshandhaving	Zie tekst bij 14.
16.Vergroten van het gebruik van fietshelmen	Ik denk niet aan het verplichten van het gebruik van fietshelmen, maar het stimuleren van het gebruik hiervan, bv. voor specifieke doelgroepen, ondersteun ik. Er loopt een proef in Zeeland naar vrijwillig fietshelmgebruik door kinderen tussen 4 en 8 jaar. De resultaten

	verwacht ik na de zomer van 2016. Ik wacht af wat hiervan de resultaten zijn.
17.Afschaffen van de snorfiets c.q. helmplicht voor snorfietsers	Er is in december 2014 een motie aangenomen (Kamerstukken 29 398, nr. 434), die de regering verzoekt af te zien van maatregelen die het mogelijk maken om de snorfiets op de (hoofd)rijbaan toe te laten in combinatie met een lokale helmplicht. Deze maatregel stemt dus niet overeen met de wens van een meerderheid van Uw Kamer. De recente motie Hoogland (Kamerstuk 29 398 nr. 455) vraagt wel om het verplaatsen van de snorfiets. Ik zal de komende maanden hierover blijven overleggen met Amsterdam en zal u, zoals toegezegd, uiterlijk 1 oktober informeren over de uitvoering van deze motie.
18.Beschermend jack voor brom- en snorfietsers	De maatregel lijkt zich te richten op het stimuleren van het ontwerpen van 'hippere' beschermende kleding voor brom- en snorfietsen. Dit zie ik niet als overheidstaak. Het nut van beschermende kleding wordt door alle partijen omschreven. Ik wil het niet verplichten, zoals ik het ook voor motorrijders niet verplicht.